

OKRESNÝ ÚRAD KOŠICE

ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE
Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia

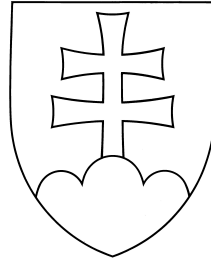
Komenského 52, 041 26 Košice

Číslo spisu

OU-KE-OSZP3-2022/032519-018

Košice

09. 08. 2022



Rozhodnutie

Výrok

Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie (ďalej aj ako len „okresný úrad“), ako orgán štátnej správy príslušný podľa § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), na základe oznámenia o strategickom dokumente „Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, Aktualizácia dokumentu“, ktorý predložil obstarávateľ Mesto Košice, Trieda SNP 48/A, 040 11 Košice, IČO: 00691135 v zastúpení primátorom Ing. Jaroslavom Polačekom, (ďalej aj ako len „obstarávateľ“) po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní strategického dokumentu, rozhodol podľa § 7 ods. 5 zákona takto:

Navrhovaný strategický dokument „Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, Aktualizácia dokumentu“

sa nebude posudzovať podľa zákona.

Odôvodnenie

Okresný úrad prijal dňa 15.07.2022 od obstarávateľa podľa § 5 ods. 1 zákona oznámenie o strategickom dokumente „Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, Aktualizácia dokumentu“.

Hlavným cieľom je vypracovať územnoplánovaciu dokumentáciu na reguláciu zástavby vymedzeného územia (uvedená citácia):

„Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice (ďalej aj „SRD“) je strategický dokument definujúci budúce potreby mesta Košice v oblasti dopravy a dopravnej infraštruktúry. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravy a dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú opatrenia a aktivity na ich dosiahnutie. Dokument bol spracovaný a posudzovaný z pohľadu vplyvov na životné prostredie v roku 2015. Mestským zastupiteľstvom v Košiciach bol schválený v roku 2016, uznesením č. 494/2016.

Potreba čiastočnej aktualizácie bola vyvolaná predovšetkým vývojom dopravy v strednodobom horizonte charakterizovaným nežiaducim kontinuálnym rastom individuálnej automobilovej dopravy v meste, prichádzajúcimi novými trendmi (zdieľaná doprava), zmenami potrieb navrhovaného územného rozvoja a novými rozvojovými cieľmi a plánmi na regionálnej (Plán udržateľnej mobility KSK), národnej a nadnárodnej úrovne.

Časti pôvodného dokumentu SRD, ktoré neboli predmetom aktualizácie zostávajú v platnosti.

Hlavnými cieľmi čiastočnej aktualizácie Stratégie rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice z roku 2015 je doplnenie analýz vo vybraných segmentoch, aktualizácia vývoja, prehodnotenie a doplnenie návrhov a taktiež aj dopracovanie výstupov z dopravného modelu pre stav dopravy v roku 2021 so zameraním na:

- aktualizáciu návrhu rozvoja mestskej hromadnej dopravy (MHD) a integrovaného dopravného systému (IDS),
- návrh zmien v cestnej sieti prostredníctvom zmien v organizácii dopravy (mäkké opatrenia),
- spodrobnenie návrhu upokojovania a statickej dopravy v mestských častiach,
- aktualizáciu návrhu cyklistickej a pešej infraštruktúry.“

V zmysle § 4 ods. 1 zákona sa jedná o strategický dokument, ktorý podlieha zisťovaciemu konaniu, ktoré okresný úrad vykonal podľa § 7 zákona.

V rámci zisťovacieho konania okresný úrad podľa § 6 ods. 2 zákona zverejnil oznámenie o strategickom dokumente na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR na adrese: <http://www.enviroportal.sk/sk/eia> a listom č. OU-KE-OSZP3-2022/032519 zo dňa 18.07.2022 zaslal oznámenie o strategickom dokumente dotknutým orgánom, schvaľujúcemu orgánu a dotknutej obci na zaujatie stanoviska do 15 dní od jeho doručenia. Zároveň boli požiadané dotknuté obce, aby informovali do 3 pracovných dní od doručenia oznámenia verejnosť spôsobom v mieste obvyklým, a zároveň im oznámili, kedy a kde je možné do oznámenia nahliadnuť ako aj o možnosti doručiť stanovisko k oznámeniu tunajšiemu úradu do 15 dní od doby, keď bolo oznámenie zverejnené.

V zákonom stanovenom termíne doručili na okresný úrad svoje písomné stanoviská tieto subjekty:

1. Okresný úrad Košice, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií listom č. OU-KE-OCDPK-2022/032916 zo dňa 03.08.2022 uvádza (uvedená citácia):

„Hlavným cieľom vypracovanej stratégie bolo zhromaždiť všetky dostupné údaje a výsledky dopravných prieskumov a vykonať potrebné analýzy s cieľom dopracovať dopravnú prognózu, definovať hlavné problémy mestskej dopravy, vymedziť hlavné ciele a navrhnúť vhodné opatrenia pre horizonty 2030 a 2040. Tunajší orgán štátnej správy nemá záväzné námietky k predmetnému strategickému dokumentu.“

2. Regionálny úrad verejného zdravotníctva listom č. 2022/05448-02/2290/HŽPZ zo dňa 21.07.2022 po preštudovaní dokumentu uvádza, že z hľadiska požiadaviek ustanovených na ochranu, podporu a rozvoj verejného zdravia je možné dokument akceptovať.

3. Magistrát mesta Košice, referát životného prostredia a energetiky listom č. MK/A/2022/18583 zo dňa 01.08.2022 uvádza (uvedená citácia):

„Hlavnými cieľmi aktualizácie stratégie rozvoja dopravy z roku 2015 je doplnenie analýz vo vybraných segmentoch, aktualizácia vývoja, prehodnotenie návrhov a tiež dopracovanie výstupov z dopravného modelu pre stav dopravy v r. 2021 so zameraním na MHD a IDS, mäkké opatrenia v cestnej sieti, návrh statickej dopravy mestských častiach a aktualizáciu návrhu cyklistickej a pešej infraštruktúry.

Navrhovaný dokument je prostredníctvom svojej vízie, cieľov a opatrení maximálne zameraný na environmentálne ciele, naplnenie ktorých má smerovať k zlepšeniu stavu biotických a abiotických zložiek prírody. Je potrebné zdôrazniť, že navrhovaný strategický dokument ako taký, nemá za úlohu svojimi aktivitami životné prostredie narúšať, ale prispieť k podstatnému zlepšeniu jeho kvality.

Vzhľadom k uvedenému, Mesto Košice, ako dotknutá obec podľa zákona, nemá z hľadiska zákona hodnotených vplyvov na ŽP k vypracovanému oznámeniu strategického dokumentu pripomienky.“

4. Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia listom č. OU-KE-OSZP3-2022/032808 zo dňa 19.07.2022 uvádza, že nemá námietky a nepožaduje ďalšie posudzovanie podľa zákona.

5. Obec Kokšov-Bakša listom č. 255/2022 zo dňa 01.08.2022 uviedlo, že nemá žiadne pripomienky k predmetnému dokumentu.

6. Obec Budimír listom č. OÚ-BU-349/2022-GA zo dňa 27.07.2022 uvádza, že nemá pripomienky k uvedenému dokumentu.

7. MČ Košice-Šaca listom č. 51-30/2022/PRED/Iž zo dňa 26.07.2022 uvádza, že nemá námietky k predmetnému dokumentu a zo strany verejnosti tiež neboli vznesené žiadne pripomienky.

8. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, sekcia stratégie dopravy listom č. 33190/2022/SSD/80390 zo dňa 02.08.2022 uvádza nasledovné pripomienky (uvedená citácia):

„- str. 126 Záverečnej správy PUM – OP R3 - projekt „napojenie letiska na rekonštruovanú R2“ a „Napojenie letiska a prestavba MÚK, napojenie Pereša“ – zrejme ide o duplicitu, zároveň uvádzame, že nejde o trasu R2, ale o trasu cesty I. triedy I/16;

- str. 126 Záverečnej správy PUM – OP R3 - projekt „Obchvat Košickej Novej Vsi – severný variant“ – s preložkou cesty I. triedy I/19 v tomto úseku ministerstvo ani SSC neuvažuje;

- str. 126 Záverečnej správy PUM – OP R3 - projekt „Nové napojenie Sídlička Ľahanovce na PR3 pre smery k D1“ – nejde o trasu privádzacia PR3, ale o trasu cesty I. triedy I/20, zároveň sa domnievame, že sídlisko Ľahanovce je pre smer na D1 pripojené dostatočne prostredníctvom MÚK cesty I. triedy I/20 a MC Americká trieda;

- str. 127 Záverečnej správy PUM – OP R4 – „Nová MÚK: R2 x Pri prachárni“ súvisí s „projektom C12 a OP R6 - Červený rak – Pri prachárni – nová mimoúrovňová križovatka“, resp. ide o duplicitu, zároveň uvádzame, že nejde o trasu R2, ale o trasu cesty I. triedy I/16;

- str. 127 Záverečnej správy PUM – OP R6 a celý dokument Nová mimoúrovňová križovatka R2 – III/3410 pri Zdoobe – návrh MÚK je v rozpore s normovými požiadavkami na vzdialenosť križovatiek na diaľnici R2 (najnižšia kategória cesty napojená na sieť diaľnic môže byť cesta II. triedy), otázne je tiež jej vybudovanie z pohľadu pripojenia kategórie cesty III. triedy na diaľnicu podľa cestného zákona;

- str. 90 Záverečnej správy PUM – kapitola – 1.4.3 a celý dokument – „Nemožnosť jazdy cyklistov pozdĺž cesty pre motorové vozidlá I/16 zo Šace a pozdĺž mestského vonkajšieho okruhu (I/20 a I/16), čo spôsobuje nemožnosť dochádzať na bicykli do centra z izolovaných mestských častí Šaca, Poľov, Lorinčík a Pereš, kde žije spolu 10 000 obyvateľov a za zamestnaním do U. S. Steel“ – preformulovať, tak aby v informácii o chýbajúcom prepojení pre cyklistov medzi MČ Šaca, Poľov, Lorinčík a Pereš s centrom nefigurovala cesta pre motorové vozidlá, t. j. cesty I. triedy I/16 a I/20, v zmysle platnej legislatívy nie je možné užívanie ciest pre motorové vozidlá cyklistami;

- str. 135 a 154 Záverečnej správy PUM - OP 5 S OP5S 4 „križovatka R4 s II/552 terminál Košice – Východné mesto“, nejde o trasu R4, ale o trasu cesty I. triedy I/16;

napriek tomu, že dokument v analytickej časti sa zaoberá aj trolejbusovou dopravou (o.i.aj nadšenci verejnej dopravy z Košíc, organizácie a aktivisti v oblasti ochrany životného prostredia venujú v rámci svojich aktivít veľkú pozornosť možnosti revitalizácie a rozširovania trolejbusovej dopravy) materiál sa tejto problematike venuje len okrajovo (viď. napr. bod B.2.7) resp. len využitím existujúcej trolejovej infraštruktúry pre nabíjanie elektrobusev,

žiadnym spôsobom sa pri elektrifikácii súčasnej autobusovej dopravy (viď. postupná etapizácia ekologizácie autobusových liniek uvedená v bode C.1.13) neporovnávajú rozdiely pri budovaní novej napájacej infraštruktúry a nasadení elektrobusev (viď. bod C.1.13.9, tab. č. 36 na str. 231 a pod.), ktoré majú vyššie obstarávacie náklady ako trolejbusy, majú limitovaný dojazd a sú z pohľadu LCC (life cycle cost – nákladov na životný cyklus) drahšie ako trolejbusy, s možnosťou rozšíriť TV pre trolejbusy a nasadiť tam trolejbusy, ktoré majú lepšie environmentálne ukazovatele ako elektrobusev (rovnako existuje možnosť prevádzkovať duálne trolejbusy aj na čiastočne nezatrolejovaných linkách – viď. Bratislava, Žilina, Banská Bystrica),

v rámci prílohy č. 8, ako podkladu pre dopravný model, absentuje informácia, či zámery plánované na roky 2016 – 2021 boli aj uskutočnené (v roku 2022 by to malo byť už zrejme) a zároveň v tabuľke chýba nejaký odhad počtu rezidentov v nových lokalitách resp. aj pri obchodno-výrobných prevádzkach počet zamestnancov a návštevníkov využívajúcich služby týchto prevádzok, ktorý má významný vplyv na prognózovanie dopravy;

dokument v dostatočnej miere nezohľadňuje potreby budovania infraštruktúry a vzájomného prepojenia systémov verejnej dopravy, ako aj vznik veľkých prepravných prúdov cestujúcich a zmenu v dopravnom správaní celého regiónu v súvislosti s príchodom investorov do priemyselného parku Valaliky.

odporúčame ako s nosnou sieťou systému MHD v Košiciach uvažovať a zamerať sa iba na električkovú dopravu a jej následným rozvoj (aj v kombinácii so železničnou dopravou), neodporúčame do siete vo výhľadovom období pridávať systém BRT.

nesúhlasíme s pripomienkou, že spracovateľ dokumentu neodporúča zavádzanie nízkoemisných zón v meste Košice (str. 259). Takéto tvrdenie si vyžaduje rozsiahlejšiu analýzu, pričom skúsenosti zo zahraničia pri podobne veľkých

mestách (rozlohou aj počtom obyvateľov) vo väčšine prípadov potvrdzujú význam a vhodnosť nízkoemisných zón, najmä vo vzťahu k zlepšeniu ovzdušia priamo v uliciach miest, kde sú NEZ zavedené.

v časti C 4.3. je nutné pri vyznačovaní cyklistickej infraštruktúry vodorovným aj zvislým dopravným značením vychádzať z TP 117, ktoré zohľadňujú a vychádzajú z vyhlášky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení – podfarbenie komunikácii pre cyklistov sa už nerealizuje zelenou farbou, zmeny v označovaní pruhov pre cyklistov dopravným značením, zmeny v spôsobe vyznačovania spoločných priechodov pre chodcov a cyklistov a pod.“

9. Železnice Slovenskej republiky, odbor stratégie a zahraničnej spolupráce listom č. 13079/2022/O210-21 zo dňa 20.07.2022 uvádza (uvedená citácia) :

„V rámci predmetného dokumentu žiadame zosúladiť a vziať do úvahy:

1. Zachovanie ochranného pásma dráhy (ďalej len „OPD“) 60 m od osi krajnej koľaje v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov.

2. V prípade návrhu/podpory výsadby ochrannej a izolačnej zelene v blízkosti železničných tratí, tiež rešpektovať zákon o dráhach č. 513/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, v zmysle ktorého je podľa § 4 v obvode dráhy zakázané vysádzať stromy a kry a podľa § 6 Vlastníci a užívatelia nehnuteľností a správcovia vodných tokov a odkrytých podzemných vôd v OPD sú povinní udržiavať pozemky a stromy a kry na nich, skládky, stavby, mostné piliere a iné konštrukcie a vzdušné vedenia v takom stave a užívať ich takým spôsobom, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčastí, ani neobmedzili bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Vysádzať a pestovať stromy a kry s výškou presahujúcou tri metre možno v OPD len vtedy, ak je zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy.

3. Upozorňujeme, že miesta výstavby nachádzajúce sa v ochrannom pásme dráhy, prípadne v blízkosti dráhy, môžu byť ohrozené negatívnymi vplyvmi a obmedzeniami (hluk, vibrácie) spôsobené bežnou železničnou prevádzkou. To znamená, že súčasťou akejkoľvek výstavby v blízkosti železničnej trate, prípadne v ochrannom pásme dráhy, musia byť navrhnuté aj opatrenia na elimináciu nepriaznivých účinkov železničnej prevádzky z hľadiska hluku a vibrácií v zmysle zákona č. 355/2007 Z.z. v znení neskorších predpisov a vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. na navrhovanú výstavbu. Pri navrhovaní týchto opatrení je potrebné vychádzať z maximálnej prevádzkovej kapacity železničnej trate. Náklady na realizáciu týchto opatrení hradí investor navrhovanej výstavby, a to aj v prípade, že predmetné opatrenia budú musieť byť vykonané priamo na zariadeniach železničnej trate. Po realizácii stavby v uvedenom území jej vlastníci nebudú môcť voči prevádzkovateľovi železničnej trate uplatňovať akékoľvek požiadavky na elimináciu nepriaznivých účinkov železničnej prevádzky, a to ani v prípade, že pred navrhovanou výstavbou nebolo potrebné v zmysle projektovej dokumentácie realizovať takéto opatrenia, pretože negatívne vplyvy železničnej dopravy v čase realizácie predmetnej navrhovanej činnosti výstavby boli známe.

4. Všetky strategické zámery uvedené v predmetnom dokumente, ktoré sa týkajú ŽSR neboli s manažérom infraštruktúry konzultované. Upozorňujeme, že tieto zámery nie sú pre ŽSR týmto dokumentom záväzné, ŽSR zabezpečuje strategické investičné zámery vychádzajú z legislatívnych požiadaviek na modernizáciu koridorových tratí TEN-T a taktiež z požiadaviek MDV SR.

5. Zabezpečenie prejazdnosti (obslužnosti) jednotlivých železničných tratí alebo núdzovej prevádzky tratí s využitím obchádzkových tratí hlavne pre účely MO SR:

- Trať č. 105 Košice, Kral'ovany (ST – 13),
- Trať č. 101 Barca Barca St.1 – (koľaj 102) – Košice (ST – 13),
- Trať č. 109 Košice, Plešivec (HT – 02).

6. Existujúce strategické a rozvojové zámery na železničnej infraštruktúre:

a) „Štúdia realizovateľnosti – aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.“ (Star EU – CDV združenie, Centrum dopravného výzkumu, v. v. i., 2015), ktorá je verejne dostupná na www.zsr.sk.

b) Rozhodnutie zo zisťovacieho konania (číslo: OU-KE-OSZP3-2021/006486-016) vydané dňa 04.02.2021 Okresným úradom Košice k oznámeniu o zmene EIA „ŽST Barca, obnova výhybiek č. 1-20“. Bližšie informácie sú verejne dostupné na stránke: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/zst-barca-obnova-vyhybiek-c-1-20>.

c) Záverečné stanovisko (číslo: OU-KS-OSZP-2020/006677) vydané dňa 18.11.2020 Okresným úradom Košice-okolie k zámeru EIA „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak (mimo) – Košice“. Bližšie informácie sú verejne dostupné na stránke: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/modernizacia-zeleznicnej-tratezilina-kosice-usek-trate-kysak-mimo-kos-1>.

d) „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Krompachy (mimo) – Kysak“, na ktorú v súčasnosti prebieha proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA). Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate Žilina - Košice v úseku Krompachy (mimo) - Kysak v sžkm 113,300 - 143,300. Bližšie informácie

sú verejne dostupné na nižšie uvedenej adrese: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/modernizacia-zeleznicnej-trate-zilina-kosice-usek-trate-kropachy-mimo-1>.

e) „Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska“ (Breitspur Planungsgesellschaft mbH, Opernring 9/6, A-1010 Viedeň, Rakúsko), na ktoré v súčasnosti prebieha proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA). Účelom navrhovanej činnosti je predĺženie širokorozchodnej železnice v trase od Košíc (Haniska pri Košiciach) cez južné Slovensko a Bratislavu po hranicu s Rakúskom. Bližšie informácie sú verejne dostupné na nižšie uvedenej adrese: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/predlzenie-sirokekorozchodnej-zeleznicnej-tratena-uzemi-slovenska-s-pre>.

f) V rámci projektu „Modernizácia uzla Košice“ sa uvažuje s komplexnou rekonštrukciou všetkých ŽST a zastávok začlenených do uzla Košice vrátane modernizácie nástupíšť a prístupových ciest pre cestujúcich v zmysle legislatívy a v zmysle stratégiou zadefinovaných technických parametrov pre trate základnej siete TEN-T. Cieľom modernizácie je zvýšenie podielu ŽD na deľbe prepravnej práce v rámci mesta Košice a okolia, zvýšenie bezpečnosti dopravy a cestujúcich, zlepšenie technických parametrov tratí a priepustnosti tratí a zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Výhľadovým strategickým cieľom je obstaranie ŠR s následným spustením procesu EIA.

g) „Modernizácia trate Barca – št. hr. SK/HU“, v rámci ktorej by malo prísť k zvýšeniu traťovej rýchlosti na 120 km/h z dôvodu dosiahnutia technických parametrov pre trate AGTC. Taktiež by mal byť modernizovaný železničný zvršok a bolo by vhodné zaoberať sa posúdením zdvojkolaženia trate. Modernizáciou by zároveň malo prísť k zvýšeniu bezpečnosti dopravy a zníženiu energetickej náročnosti a zníži sa aj hlučnosť z prevádzky železničnej dopravy. Výhľadovým strategickým cieľom je obstaranie ŠR a následné spustenie procesu EIA.“

10. Mestská časť Košice – Juh listom č. 5603/2045/2022/RRaBP, Há zo dňa 08.08.2022 uvádza (uvedená citácia):

„Návrhy a plánované opatrenia v Aktualizácii sú zamerané na skvalitnenie systému verejnej dopravy v meste a sú vymedzené do oblastí:

integrácia MHD do integrovaného dopravného systému Východ, optimalizácia linkového vedenia MHD, alternatívne riešenia dopravy v meste, skvalitnenie infraštruktúry verejnej dopravy a jej rozvoj (vybavenie terminálov, vozového parku, obrátisk, zázemia a obsluhy), ekologizácia verejnej dopravy – obnova elektrickej siete), zavedenie inteligentných dopravných systémov, riadenie bezpečnej cestnej infraštruktúry, zmena organizácie dopravy, riešenie križovatiek, zníženie počtu jazdných pruhov, upokojenie automobilovej dopravy formou zón 30 – školské zóny, rezidentské zóny.., pešie zóny, zjednosmernenie ulíc, nová parkovacia politika, transformácia hromadných garážových lokalít a výstavba záchytných parkovísk.

Aktualizácia Stratégie dopravy a dopravných stavieb mesta Košice je spracovaná s cieľom posilniť predovšetkým rozvoj verejnej hromadnej dopravy, pešej dopravy a zdieľanej nemotorovej dopravy a teda je možné očakávať v budúcnosti pozitívne priame a nepriame vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Je preto potrebné prijať opatrenia na tzv. ukludňovanie dopravy (rozširovanie cyklistickej a zdieľanej nemotorovej dopravy), znižovanie emisií z dopravy, zriaďovanie prícestnej zelene, zachytávanie dažďovej vody z komunikácií a spevnených plôch a ich využívanie v území, zníženie dopravnej nehodovosti, zníženie negatívneho vplyvu dopravy a stavieb na okolité prostredie a najmä na obyvateľstvo bývajúce a pracujúce v blízkosti dopravných ťahov.

K predloženému materiálu nie sú zásadné pripomienky.

V dokumente, v opatreniach OP4S Transformácia hromadných garážových lokalít sa uvažuje s výkupom garáží vo vybraných lokalitách a s výstavbou viacpodlažných parkovacích domov. Je preto potrebné riešiť scelenie pozemkov a nepredávať pozemky pod garážami.

V opatrení OP5 S Záchytné parkoviská navrhujeme doplniť lokalitu na výstavbu parkovacích domov s možnosťou prestupu na MHD alebo pešej dochádzky do centra mesta o parkovisko na Rastislavovej ulici pri UNLP, Poliklinika Juh.

Opatrenie v oblasti organizácie a upokojovania dopravy OP5 OaU- Zjednosmernenie ulíc, tieto opatrenia navrhujeme riešiť postupne už od roku 2023 v súvislosti s prijatím novelizácie zákona a zákazu parkovania na chodníkoch. Je potrebné na uliciach zlegalizovať pozdĺžne parkovanie, prípadne čiastočné parkovanie na chodníkoch.

V rámci opatrenia OP 5 ND 6 – Doplnenie schodísk vodiacimi žliabkami pre možnosť vytlačenia bicykla, zabezpečiť realizáciu pri rekonštrukciách schodísk, ktoré budú realizované v tomto a nasledujúcom roku a počítajú sa so zaradením predmetného chodníka do cyklistických trás.“

Zo strany verejnosti boli v stanovenej lehote predložené stanoviská :

1. Združenie na podporu ekologickej dopravy v Košiciach v zastúpení Drahoslavom Grejtoveckým, bytom Oštepová 6, 040 01 Košice listom zo dňa 29.07.2022 osobne doručeným na okresný úrad, žiada v rámci ekologizácie autobusovej dopravy o realizáciu zatrolejovania tratí bez vynechania križovatiek napr. Zimná a Letná, Festivalové námestie, Trieda SNP a Ipeľská, Alejová a Gemerská, Hviezdoslavova a Moyzesova prípadne Komenského. Tiež aj o úsek Moyzesova a Poštová, Vojenská, Ondavská ako bolo pôvodne navrhované. V rámci zatriktívnenia MHD a zvyšovania jej pohodlia žiada realizovať spoločné zastávky električiek a autobusov resp. trolejbusov kde to je vhodné a možné. Poslednou požiadavkou je, aby plánovaná električková trať na sídlisko Ťahanovce bola realizovaná čím skôr a nie až do roka 2045. Trať realizovať vetvou z Nám. Maratónu mieru tak ako bolo schválené uznesením č. 631/2008.

2. Mlynský náhon, o.z. v zastúpení predsedom združenia Ing. Eugenom Ščavnickým, listom zo dňa 02.08.2022 uvádza (uvedená citácia):

„Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, Aktualizácia dokumentu“ v navrhovanej podobe preferuje individuálnu automobilovú dopravu (IAD), parkovanie na verejných priestranstvách a intenzívnu dopravnú záťaž v centre mesta a v blízkosti obytných zón.

Dokument ignoruje aktuálny nevyhovujúci stav životného prostredia pozdĺž dopravných ťahov s intenzívnou dopravnou záťažou v centre mesta a v blízkosti obytných zón. Ide predovšetkým o znečistenie ovzdušia (PM2.5, PM10, NO2, NOx a ďalšie), hluk a vizuálnu záťaž.

Dokument tiež nerešpektuje existujúce a potenciálne biokoridory na území mesta, ktoré majú zákonnú ochranu, a nereaguje na naliehavú potrebu prijímania opatrení na elimináciu klimatických zmien.

Predmetné nedostatky deklarujú presne opačný trend rozvoja mobility, akým smerujú európske mestá, nenapĺňajú naliehavé potreby Košičanov a sú prekážkou rozvoja nášho mesta.

Z uvedených dôvodov žiadame do dokumentu “Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, Aktualizácia dokumentu” zapracovať nasledujúce stratégie:

1. Zlepšiť nevyhovujúce parametre životného prostredia širšieho centra mesta zadefinovaním mestského dopravného okruhu s primeranou kapacitou a sprístupnením jednotlivých častí mesta pre IAD iba radiálami. Pre IAD nevytvoriť možnosť skracovania trasy naprieč širším centrom mesta radiálami.
2. V jednotlivých častiach mesta stanoviť maximálnu dopravnú záťaž vrátane parkovania, maximálnu povolenú rýchlosť, prípadne ďalšie dopravné parametre na základe diskusie s obyvateľmi danej lokality.
3. Prehodnotiť potrebu počtu jazdných pruhov a ich šírku vzhľadom na plánovanú dopravnú záťaž.
4. Sklíbiť potreby mobility so záujmami ochrany životného prostredia:
 - a. Zabezpečiť zmenu prístupu k zimnej údržbe a zredukovať na najnutnejšie minimum zimný chemický posyp komunikácií. Systematicky vytvárať podmienky na racionálne mechanické odstraňovanie snehu z komunikácií na miestne depónie, ktoré nebudú vyžadovať dlhé prejazdy.
 - b. Zrážkovú vodu z komunikácií odvádzať samostatným systémom do retenčných priestorov a nezlučovať odvod tejto vody s vodou splaškovou.
 - c. Nadradiť potreby nemotorovej mobility v obytných zónach nad požiadavky IAD a v takto upravenom priestore venovať pozornosť rozvoju zdravšieho prostredia pre obyvateľstvo a zlúčiť tieto priority s podporou biodiverzity a migrácie organizmov.
5. Rešpektovať existujúce a potenciálne biokoridory a biocentrá na území mesta. V prípade ich kolízie s dopravnou infraštruktúrou prijímať primerané opatrenia na zachovanie funkcií biokoridorov a biocentier.
6. Rešpektovať nevyhnutnosť zlepšenia čistoty ovzdušia, znižovania hluku, vizuálnej záťaže a ostatných parametrov životného prostredia so zohľadnením lokality výskytu príslušnej dopravnej infraštruktúry.

Považujeme za nevyhnutné zapracovať uvedené stratégie do predmetného strategického dokumentu a predovšetkým začať verejnú diskusiu o potrebách dopravnej infraštruktúry nášho mesta. Táto diskusia bola vykonaná iba formálne, keďže sme ju ani my ani verejnosť, s ktorou sme v úzkom kontakte, nezaregistrovali.“

3. František Beer, bytom Myslavská 188, 040 16 Košice v liste doručeným dňa 25.07.2022 uvádza (uvedená citácia):

„Bod OP10VD

OP10VD 4 Grunt – otočenie smeru a úprava pre odstavovanie

Pri zisťovaní miestnych pomerov by bolo zostavovateľmi dokumentu v praxi zistené, že toto miesto roky slúži len ako veľmi provízorňa odstavná plocha pre autobusy. Tie pri parkovaní blokujú vjazdy do rodinných domov a prispievajú k neprehľadnosti na už aj tak prehustenej križovatke. Pri otočení smeru by sa pomery nezlepšili, pretože cesta, na ktorej autobusy parkujú, je veľmi úzka. V zimných mesiacoch naštartované motory autobusov narušajú pokoj obyvateľov. Okrem toho na tomto mieste neexistuje ani zázemie pre vodičov v podobe sociálneho zariadenia. Navrhované riešenie: Upriamiť pozornosť na obratisko v Myslave na Maši, ktoré v súčasnosti využíva autobusová linka 32. Presmerovať na toto obratisko aj linku 72 či ďalšie potenciálne navrhované linky a upraviť jeho parametre tak, aby vyhovovalo obracaniu väčších autobusov. Presmerovaním liniek na toto obratisko by sa zvýšilo využívanie MHD časťou občanov cestujúcich z Maše, ktorí v súčasnosti musia na zastávke Grunt prestupovať. Na tomto obratisku už v súčasnosti existuje provízorne sociálne zariadenie pre vodičov, ktoré by bolo možné zmodernizovať. Bod OP R3 Aktivity / Projektové zámery: Myslavská cesta III/3403, III/3404 – rekonštrukcia cesty (z IROP)

Navrhujem zaradiť do plánu rekonštrukcií prednostne cestu III/3403 v úseku od križovatky "Trieda KVP-Myslavská" po obratisko autobusov na Grunte. Do rekonštrukcie zahrnúť projekt utišenia a spomalenia dopravy. Táto časť cesty je za účelom skrátenia prejazdu hojne využívaná obyvateľmi okolitých obcí. Tým trpia domy ako a obyvatelia celej tejto ulice. Mnohé statické poruchy a zvýšený hluk znižujú ich životný komfort a majú dopad na ich zdravie aj bezpečnosť. Táto cesta poskytuje ideálny priestor na zníženie rýchlosti na 30 km/h, zúženie jazdných pruhov a využitie zúženého priestoru na realizáciu cyklochodníkov.

Vozidlá tranzitujúce do iných obcí navrhujem presmerovať na "obchvat" v podobe Triedy KVP, ktorá má 4 jazdné pruhy, maximálnu povolenú rýchlosť 70 km/h a mimoúrovňové prepojenie s Moskovskou triedou. Po Moskovskej triede je možné vrátiť sa späť na Myslavskú ulicu. Vzdialenosť bytových domov v celom spomínanom úseku je niekoľko desiatok metrov od telesa cesty (na rozdiel od domov na Myslavskej ulici).

Tento zámer úzko súvisí aj so zámerom

OP10aU 3 Zahnutie ďalších komunikácií do upokojených zón v ďalších etapách plošného upokojovania (Myslavská (medzi križovatkami s Moskovskou triedou a Triedou KVP).

Navrhujem túto časť Myslavskej cesty zaradiť do skoršej etapy plošného upokojovania dopravy. Občanmi tejto časti Myslavskej ulice bola v roku 2021 spísaná petícia poukazujúca na kritické časti dopravy v tejto oblasti, neúplnosť dopravného značenia, nebezpečné prechody či vysoký podiel tranzitnej dopravy na tejto ulici. Obydlia občanov trpia otrasmí vozidiel, hlukom a zvýšenou prašnosťou, keďže väčšina domov je postavená tesne pri komunikácii.“

4. Karol Kuzma, bytom Toryská 6, 040 11 Košice listom zo dňa 01.08.2022 uvádza (uvedená citácia) :

„Týmto Vám predovšetkým oznamujem, že podľa môjho názoru by aplikáciou väčšiny záverov a návrhov dokumentu týkajúcich sa verejnej hromadnej dopravy (ďalej len „VHD“) – najmä návrhov linkového vedenia MHD – nedošlo k zlepšeniu životného prostredia ani podmienok pre život osôb a zvierat v meste ani v jeho bezprostrednom okolí, ale naopak k jeho zhoršeniu.

Dôvodom by bolo to, že aplikáciou väčšiny týchto záverov a návrhov by došlo nie k skvalitneniu, ale naopak k zhoršeniu kvalitatívnych parametrov VHD (najmä MHD) v meste a v jeho bezprostrednom okolí resp. k nevyužitiu možností pre jej skvalitnenie, ktoré by sa reálne dalo zrealizovať.

To by (okrem zhoršenia podmienok cestovania pre tých, čo sú na VHD z rôznych dôvodov odkázaní) viedlo k akcelerácii už aj tak dlhodobého (viac desaťročí trvajúceho) trendu znižovania podielu verejnej hromadnej dopravy na celkovej osobnej doprave v meste a k nárastu individuálnej motorovej dopravy (ďalej len „IMD“) – najmä automobilovej – na jej úkor so všetkými jej negatívnymi celospoločenskými dopadmi (zhoršovanie životného

prostredia, stále väčší záber plôch pre dynamickú a statickú dopravu a obslužné dopravné zariadenia, narastajúca fragmentácia priestoru pre prirodzené aktivity a oddych, nevhodnosť, vyššie celospoločenské náklady).

Podľa mňa majú chybné závery a návrhy dokumentu 2 príčiny – buď ide o „ideové“ chyby, kedy spracovatelia považujú za správne tie prístupy k problematike a jej riešenia, ktoré podľa mňa správne nie sú alebo sú dokonca aj pre všeobecný zámer dokumentu (aj jeho spracovateľov) škodlivé, alebo ide o konkrétne profesionálne chyby vyplývajúce z nedostatku údajov, iných informácií a miestnej znalosti spracovateľov.

Mojou základnou „ideovou“ výhradou je jednoznačný návrh dokumentu vytvárať systém „hierarchický“ systém linkovania MHD založený na prísnom nadradovaní závislej dopravy (najmä koľajovej) nad autobusovou a na prehnanom až násilnom vytváraní nadmerného počtu „chrbticových“ / „nosných“ liniek s nadmerne nízkymi intervalmi – a to všetko za cenu masívneho nárastu prestupovosti (pretože menej liniek znamená menej bezprestupových spojení a väčšina ostatných liniek okrem „nosných“ by bola len „napájačmi“ po najbližšiu zastávku „nosnej“ linky).

Pritom prestup (alebo dokonca viac prestupov počas 1 cesty) je jednoznačne jedným zo základných dôvodov, pre ktoré ľudia s možnosťou alternatívy odmietajú používať VHD alebo od nej odchádzajú – prestupy predlžujú trvanie ciest, vystavujú prestupujúcich nepriazni počasiam, znamenajú zvýšenú námahu pre ľudí s pohybovými obmedzeniami, s batožinou alebo kočíkmi či deťmi, zvyšujú riziko nehody pri prechádzaní ciest či koľajú a v „okrajových“ časoch a v „okrajových“ miestach zvyšujú aj osobné bezpečnostné riziko.

Samozrejme, rozsah prestupovania nie je vhodné zminimalizovať až tak, že sa vytvorí čím viac liniek „odvšadiaľ všade“ aj za cenu minimálnej frekvencie ich spojov (takýto „systém“ by bol neprehľadný, neatraktívny a veľmi ťažko prevádzkovateľný) – návrh dokumentu však podľa mňa prijateľnú mieru nutného prestupovania prekračuje viacnásobne.

Podobne negatívne sa prejavuje nadmerná snaha o čím nižší počet liniek s čím hustejším intervalom, kedy sú v mnohých prípadoch cenou za to silne nepriame (a teda cestujúcich zdržujúce) vedenia aj u frekventovaných liniek.

Pritom si je potrebné uvedomiť, že s postupujúcou informatizáciou spoločnosti a tiež väčšiny jej obyvateľstva ako aj s rozvojom rôznych spôsobov zdieľania dopravných prostriedkov sa konkurencia voči VHD rýchlo rozrastá a naopak podiel obyvateľstva odkázaného na služby VHD klesá. Tomuto je potrebné čeliť čo najvyššou kvalitou VHD (samozrejme s rešpektovaním dostupného rozsahu prostriedkov na jej investície a prevádzku) – a nie naopak zbytočne znižovať jej konkurencieschopnosť voči IMD nadmerným nútením na prestupovanie a cestovanie výrazne nepriamymi trasami.

A súčasne je potrebné uvedomiť si aj to, že potreba nízkych intervalov oproti minulosti výrazne poklesla a ďalej klesá, pretože stále narastajúca časť obyvateľstva si vie svoju cestu VHD naplánovať zo svojho mobilného zariadenia a v ňom aj sledovať reálny pohyb žiadaných spojov – takže podiel tých, čo prídu na zastávku „na blind“ a chcú tam čo najkratšie čakať, výrazne poklesol a klesá ďalej.

Návrhu tiež vyčítam rezignáciu na vytvorenie jednotného súboru autobusových liniek pre dennú dochádzku (mestských aj prímestských) v rámci IgDS – zostal len v rovine „drobnej vzájomnej výpomoci“.

Čo sa týka konkrétnych „realizačných“ nedostatkov, tie sú podrobne rozvedené v prílohe č. 1 tohto stanoviska (pre obe verzie „2030“ aj „2050“ aj všeobecne aj k jednotlivým oblastiam mesta). Ide najmä o:

- absenciu komplexných resp. nepoužitie dostupných aktuálnejších údajov o počte a smerovaní ciest MHD,
- (aj zásadné) chyby v smerovaní liniek a v dimenzovaní ponuky u mnohých prepravných vzťahov,
- niektoré nereálne návrhy rozširovania električkovej siete a na druhej strane absencia potrebných rozšírení.

Som si vedomý mnohých pozitívnych častí tohto dokumentu, jeho veľkej prácnosti, jeho dôležitosti pre ďalšie „dopravné smerovanie“ mesta ako aj jeho dôležitosti ako nutnej podmienky pre schvaľovanie dopravných investícií v meste a v jeho okolí zabezpečovaných z „nadmestských“ zdrojov.

Súčasne registrujem aj snahu spracovateľa na ponechanie „zadných dvierok“ pre iné riešenia zmienkami o možnosti iných riešení či prístupov resp. odkazovanie sa na upresnenie v neskoršom nadväznom Pláne dopravnej obslužnosti mesta (lenže na druhej strane za rešpektovania rámca daného „Stratégiou“...). Napriek tomu si však myslím, že časti

dokumentu týkajúce sa VHD je potrebné zásadne prepracovať – s dost' výraznou zmenou prístupu v niektorých zásadnejších otázkach.“

5. Občianske združenie Like – Máme radi Košice, v zastúpení podpredsedom Mgr. Tomášom Jurkovičom listom zo dňa 01.08.2022 uvádza (uvedená citácia) :

„Pešia infraštruktúra

1. Doplniť nový chodník od Kostolianskej po železničnú zastávku Ťahanovce, aby vzniklo plynulé prepojenie plánovaného chodníka na Kostolianskej ceste, pešej zóny smerom na Aničku a mestskej časti Ťahanovce s rovnomennou železničnou zastávkou Doplniť chýbajúcu časť chodníka na Magnezitárskej ulici v lokalitách pri Ecopointe (aby vzniklo súvislé prepojenie Sídlička Ťahanovce smerom na Mier) a tiež medzi Želiarskou a priemyselnou zónou, kde sídlia spoločnosti ako HOWE, TEBAU a pod.
2. Doplniť peší chodník na Americkej triede od Želiarskej ulice po zastávku MHD Aténska a súčasne doplniť chýbajúcu časť chodníka na Želiarskej ulici od križovatky s Americkou triedou po existujúci chodník.
3. Doplniť pešie prepojenie medzi Želiarskou ulicou a Repnou ulicou v lokalite, kde sa nachádza Bistro Repná.
4. Doplniť prepojenie medzi Národnou triedou a rekreačnou lokalitou Anička pozdĺž Čermel'ského potoka.
5. Doplniť chýbajúci chodník medzi zastávkou MHD Hala Cassosport a Košickou futbalovou arénou.
6. Vybudovať chýbajúce úseky chodníka na Moldavskej ceste v úsekoch medzi OC Optima a OBI, resp. od kruhového objazdu po Hornbach.
7. Vybudovať chýbajúci chodník z Triedy L. Svobodu na Zelenú stráň, aby sa zabezpečilo pešie prepojenie medzi sídliskom Dargovských Hrdinov a obytnou zónou Zelená stráň a nákupného centra ShopBox. V rámci tohto zámeru bude potrebné doplniť priechody pre chodcov na svetelnej križovatke Sečovská x Trieda L. Svobodu x Zelená stráň.
8. Vybudovať chýbajúce pešie prepojenie medzi obytnou zónou Panoráma a Zelenou stráňou s napojením na sídlisko Dargovských Hrdinov. Medzi Zelenou stráňou a Panorámou sa plánuje združený chodník, v rámci tejto investície by sa malo vybudovať aj chýbajúce pešie prepojenie s bezpečným priechodom pre chodcov cez cestu III/3410 smerujúcu do Zdoby.
9. Vybudovať chýbajúci chodník na Kisydyho ulici vo vnútrobloku v MČ Sever.
10. Rozširovať pešiu zónu na Kováčskej a Mäsiarskej ulici či ďalších uliciach v centre mesta.
11. Vytvoriť spojenie Husárskej ulice s parkom nad Žriedlovou ulicou (Memoriálny park - bývalý evanjelický cintorín) za účelom vytvorenia súvislého a atraktívneho pešieho prepojenia Terasy a Starého mesta.
12. Vybudovať bezpečné priechody pre chodcov cez Triedu SNP s meroch Zuzkin park <-> nákupné centrum Luník II a OC Muškátová <-> OC Erika. Ide o prirodzené pešie ťahy, ktoré boli zrušené počas modernizácie električkovej trate na Triede SNP. Súčasné vyhotovenie chodníkov navyše priamo nabáda k používaniu týchto miest.

Cykloinfraštruktúra

13. Postupné prebudovanie križovatiek, ku ktorým vedú existujúce cyklopriechody, aby boli bezpečné a plynule prejazdne aj pre cyklistov (napr. Trieda SNP, Moldavská, Južná trieda a pod.)
14. Umožniť cyklistom a kolobežkárom legálny prejazd jednosmernými ulicami v protismere (ako je to napr. na Floriánskej ulici), toto opatrenie je vhodné realizovať hlavne v centre mesta, aby sa zlepšila mobilita cyklistov, ale zmysel má aj v širšom okolí.
15. Aplikovanie tzv. popup cyklopruhov na vhodných cestných komunikáciách, ktoré majú dostatočnú šírku (napr. Rampová, Slovenskej Jednoty, Magnezitárska, Šafárikova a pod.) resp. sú štvorprúdové, ale nemajú príliš veľké intenzity (napr. Československej armády, časť Južnej triedy od Námestia Osloboditeľ'ov po Rybu)
16. Využívať nafukovacie vankúše namiesto spomaľovačov, aby sa zabezpečil plynulý prejazd pre cyklistov.
17. Vybudovať cyklovežu resp. veľkokapacitné kryté cykloparkovisko pri železničnej a autobusovej stanici, kde si budú môcť cyklisti a kolobežkári bezpečne uskladniť svoje dopravné prostriedky.
18. Realizovať oddelené cyklotrasy na hlavných cyklotrasách, ktoré sú v strategickom dokumente v prílohe #17 označené ako EuroVelo 11 a mestské cyklotrasy resp.všetky, ktoré sú v prílohe #18 očíslované.

Bezpečnosť chodcov

19. Zmeniť cyklus na svetelných križovatkách, na ktorých chodci sú nútení stáť na tzv. ostrovčekoch uprostred križovatky, pretože ňou nemôžu prejsť na jedenkrát (napr. križovatky Kuzmányho x Československej armády, Hlinkova x Národná trieda, Štúrova x Kuzmányho, Kuzmányho x Poštová, Palackého x Jantárova, Štúrova x Južná trieda a pod.).

20. Umožniť chodcom diagonálny prejazd vybranými svetelnými križovatkami, kde majú vo všetkých smeroch zelenú súčasne (napr. križovatky na Moyzesovej).
21. Rozšíriť existujúce ostrovčeky na križovatkách, aby boli bezpečné aj pre cyklistov, kolobežkárov ale aj pre mamičky s deťmi a pod. Mnohé ostrovčeky sú príliš malé a úzke, čím sa stávajú potenciálne nebezpečnými.
22. V obytných zónach a v centre mesta realizovať vyvýšené priechody pre chodcov vo výške chodníka, teda v jednej rovine, ktoré budú slúžiť ako prirodzené prvky na upokojenie dopravy.
23. Zaradiť sídlisko Železníky do návrhu oblastí s upokojenou dopravou (zjednotiť textovú a grafickú časť s aktivitou OP10aU).
24. Do aktivity OP10aU 3 navrhujeme doplniť Hronskú ulicu po vzore už uvedených, obdobných ulíc (Ružínska, Šafárikova trieda). Hronská ulica tvorí cestnú prekážku medzi prirodzenými pešími ťahmi (nákupné centrum, trhovisko <-> škôlky, park, kostoly, medicínske centrum), je preto potrebné na tejto komunikácii upokojiť automobilovú dopravu. Strategické spojenie medzi Triedou SNP a Popradskou ulicou v centrálnej časti Terasy tak naďalej bude tvoriť Toryská ulica, ktorá má na to dostatočné šírkové parametre.

MHD

25. Modernizovať Plán dopravnej obslužnosti z roku 2008 čo najskôr, vďaka čomu bude možné urobiť komplexnú reformu linkového vedenia s dôrazom na krátke priame linky a využívaniu prestupných bodov v meste. Výhľad linkového vedenia na roky 2030 a 2050 kategoricky odmietame, do súčasného linkového vedenia je možné urobiť niektoré navrhované zmeny, kým nebude aktualizovaný Plán dopravnej obslužnosti.
26. Realizovať električkovú trať na Sídlisko Ťahanovce čo najskôr - do roku 2030 (nie do roku 2045). Trať realizovať vetvou z Námestia maratónu mieru a Masarykovej. Tak, ako to bolo schválené MZ uznesením č. 631/2008. Električkovú trať je vhodné viesť priamo (nie zachádzkou cez areál Leteckej fakulty), aby bolo jej využívanie atraktívne pre cestujúcich.
27. Zaradiť predĺženie električkovej trate z USS do Šace do zoznamu plánovaných investícií do električkovej infraštruktúry. Trať by bolo vhodné predĺžiť minimálne ku terminálu Šaca so záchytným parkoviskom P+R.
28. Zaradiť predĺženie električkovej trate zo sídliska Nad Jazerom do Krásnej a výhľadovo na "Východné mesto" do zoznamu plánovaných investícií do električkovej infraštruktúry. Trať by bolo vhodné predĺžiť ku terminálu Krásna so záchytným parkoviskom P+R, resp. ku plánovanej železničnej zastávke "Východné mesto" alebo k aktuálnej železničnej zastávke "Košice - Krásna".
29. Doplniť chýbajúce kríženia navrhovaných trolejových vedení s električkovými traťami, aby sa parciálne trolejbusy nemuseli znovu napájať pri každom prejazde. Ide nasledovné kríženia na križovatkách: Zimná x Letná, Festivalové námestie, Trieda SNP x Ipeľská, Alejová x Gemerská, Hviezdoslavova x Moyzesova, Hviezdoslavova x Komenského.
30. V rámci ekologizácie autobusovej dopravy žiadame vybudovať trolejové vedenie aj v úseku Moyzesova - Poštová - Vojenská - Ondavská tak, ako to bolo pôvodne navrhované. Prevádzka parciálnych trolejbusov na trakčnú batériu v prudkom stúpaní po Vojenskej je nevhodná a nezmyselná.
31. Doplniť do etáp ekologizácie autobusovej dopravy aj doplnenie trolejového vedenia na Sečovskej ceste s napojením na existujúcu infraštruktúru pri Lingove.
32. Doplniť výkonné nabíjacie stanice na konečných zastávkach autobusových liniek MHD.
33. Využívať preferenciu pre električkovú dopravu na zrekonštruovaných tratiach naplno a nie iba cez víkend či v sedle. Na ostatných tratiach ju doplniť v rámci najbližších rekonštrukcií.
34. Doplniť preferenciu na križovatkách aj pre autobusovú dopravu výhľadovo na všetkých svetelných križovatkách. Okrem úseku Vodárenská - Národné námestie, pre ktorý sa žiadajú eurofondy, ju treba zriadiť aj na ostatných hlavných ťahoch (napr. Palackého - Krajský súd - SOŠ Automobilová; Ružová - Diamantová; Námestie Maratónu mieru - Hlavná pošta - Nová nemocnica; Železníky, križovatka - Stará nemocnica - Dom umenia, resp. ďalšie križovatky podľa dĺžky čakania vozidiel MHD).
35. Pripraviť nový dizajn manuál pre zastávky MHD, ktorý by sa aplikoval pri stavbe nových a rekonštrukciách existujúcich zastávok MHD. Nový manuál by mal vyriešiť súčasné problémy s nedostatočnou kapacitou zastávok MHD vo frekventovaných lokalitách, slabou odolnosťou voči vetru, dažďu či vysokým teplotám, malým počtom miest na sedenie a nevhodným materiálom, z ktorého sú lavičky vyhotovené či bezpečnosti pre vtáctvo a hmyz. Súčasnú zastávku MHD by mali reflektovať zmenu klímy, mali by mať zelené strechy a tiež by sa ich konštrukcia mohla doplniť o nabíjaciu stanicu pre elektrobicykle či elektrokolobežky, ak to okolitý priestor umožňuje.
36. Zjednotiť vlastníctvo zastávok MHD na území mesta, aby sa ich vzhľad a starostlivosť o ne mohli riešiť jednotne.
37. Doplniť označovače lístkov do všetkých vozidiel MHD, ktoré umožnia cestujúcim okrem aktivácie cestovného lístka tiež zakúpenie vybraných cestovných lístkov.

Buspruhy

38. V kontexte navrhovaných buspruhov zriadiť buspruh v celom úseku Moldavskej v smere do centra pozdĺž električkovej trate, a súčasne využívať zastávky SOŠ Automobilová, Idanská Jánošíková a Krajský súd ako združené zastávky pre autobusy a električky.

39. Zriadiť buspruh na električkovej trati na Komenského ulici v smere do centra mesta od zastávky Havlíčkova po križovatku s Hlinkovou ulicou, a súčasne využívať zastávku Havlíčkova ako združenú zastávku pre autobusy a električky.

40. Zriadiť obojsmerný buspruh na Zimnej ulici a Ulici Boženy Nemcovej na existujúcej električkovej trati v úseku od križovatky s Ulicou Československej armády po OC Merkúr, a súčasne využívať zastávky Zimná a Technická univerzita ako združené zastávky pre autobusy a električky.

41. Doplniť buspruh na Námestí Maratónu mieru na Hviezdoslavovej ulici pre autobusy v telese existujúcej električkovej trate, kde sa nachádza zastávka Námestie Maratónu mieru, ktorá by slúžila ako združená zastávka pre električky a autobusy (ktoré pokračujú smerom na Terasu).

42. Predĺžiť navrhovaný buspruh na Americkej triede až po križovatku s Ázijskou triedou.

43. Predĺžiť existujúci buspruh na Magnezitárskej ulici až na Hlinkovu ulicu, kde by sa priamo napojil až na zastávku Tesco, Džungľa, ideálne vybudovaním priameho buspruhu od križovatky Magnezitárskej ulice a Dopravnej ulice cez existujúcu asfaltovú plochu (pozostatok cesty do Prešova resp. obce Ťahanovce). Tento buspruh by výrazne skrátil cestu autobusom zo Sídlička Ťahanovce najmä v rannej špičke, ak by sa realizovalo plánované prepojenie Americkej triedy a Magnezitárskej ulice.

Pozemné komunikácie

44. Vybudovať prepojenie medzi Zelenou stráňou a Panorámou (Jelšová ulica), cez ktoré by mohla jazdiť aj MHD

45. Prestavať križovatku na letisko, aby autá a vozidlá MHD nemuseli duplicitne prechádzať cez Pereš, ale mali zabezpečené priamo odbočenie na letisko.“

6. Juraj Tabiczký, bytom Moravská 24, Košice listom doručeným dňa 03.08.2022 uvádza (uvedená citácia) :

„Návrh č.1

Premiestnenie železničnej stanice, s perspektívou VRD , niekde južnejšie , zhruba ako je žel. zastávka Malá stanica. Križovanie železničných sietí (alebo nadväznosť) na súčasnej stanici nepripadá v úvahu , lebo severná vetva môže dosiahnuť len max rýchlosť 160 km/hod . A rýchlosti VRD sú na Európskych tratiach cez 300 km/hod. Túto rýchlosť je možné dosiahnuť len južnou trasou Bratislava -Zvolen -Košice, teda príjazd od Šace .Táto trasa by bola relatívne rovná , bez veľkých zatáčok (čo sa nedá dosiahnuť severnou trasou) kde sa nedá vyvinúť vyššia rýchlosť . Konfigurácia trate stredom mesta je nemožná. Trasa VRD je strategická Európska trasa smerom na Ukrajinu ktorá sa prihlásila za člena EU na ktorej nič nemení ani prebiehajúca vojna.

Tento doplnok k železničnej doprave je len na dokreslenie kritickej situácie v ktorej sa nachádzame, aby sme si uvedomili naliehavosť a neodkladnosť riešenia .

Celkové riešenie bude veľmi náročné a dotkne sa spolupráce so Štátnymi orgánmi, ŽSR aj orgánmi EU.

Náklady na realizáciu hlavne Železničnej dopravy sú obrovské ,aj realizácia plného profilu diaľnice ,ale po chválení EU (o čom nepochybujem) by sa poskytli Európske peniaze na realizáciu. Realizácia VRD a diaľnice smerom na Ukrajinu sú strategické nielen pre SR ,ale hlavne pre EU !!

Návrh č.2

Presmerovanie dopravy - presunu súčasnej dopravy zo Štefánikovej , lebo jej dopravná kapacita ,VHD a súkromná doprava by chýbala , je to vlastne výpadovka Sever – Juh . Túto úlohu by splňalo riešenie ,presmerovanie východne , k súčasnej Železničnej stanici . Od privádzača Hlinková – most nad Hornádom – Popri železničnej trati - Stromová-Masaryková – Bencúrova – Thurzová – Stanica . Súčasnne sa vráti koncepcia vnútorného okruhu. Toto riešenie umožňuje aj návrat električkovej dopravy, čím by sa zaokrúhľovala trať , pôvodne č.3

Príloha : mapka

Vyznačená trasa od privádzača Hlinková – most nad Hornádom – Popri železničnej trati na Alvinczyho - Stromová-Masaryková – Bencúrova – Thurzová – Stanica.

Dalo by sa riešiť aj prepojenie El. trate Stanica -Thurzová - Bencúrova – Masarykova , ako bola trať el. č 3, čím by sa zaokrúhľovala aj táto trať.“

Dňa 15.08.2022 obstarávateľ v zastúpení Ing. Štefanom Daňom, vedúci referátu strategického rozvoja a Ing. Sebastianom Baranom, vedúci referátu infraštruktúry využili možnosť nahliadnuť do spisového materiálu. K stanoviskám dňa 17.08.2022 zaslali vyjadrenie za obstarávateľa (uvedená citácia).

Vyjadrenie obstarávateľa:

„Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice (SRD) spolu s dokumentom Plán udržateľnej mobility mesta Košice (PUM), ktorý je jeho súčasťou, definuje budúce potreby mesta Košice v oblasti dopravnej infraštruktúry a je pre mesto Košice komplexným strategickým rámcom vymedzujúcim strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry ako aj dopravných služieb na území mesta, stanovujúcim priority rozvoja a identifikujúci opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. V tomto zmysle je potrebné vnímať aj rozsah a mierku tohto dokumentu.

Jej aktualizácia bola robená v súlade so zadaním a v rozsahu danom Mestom Košice ako obstarávateľom a hlavným nositeľom tejto stratégie. Aktualizácia bola robená s cieľom intenzívnejšie podporiť udržateľné druhy dopravy (verejnú hromadnú dopravu a nemotorovú dopravu) ako jeden zo zásadných faktorov, ktorý prispeje k zlepšovaniu stavu životného prostredia prostredníctvom znižovania produkcie CO₂. Dokument bol spracovaný na základe odborných analýz z disponibilných dát, výsledkov prieskumu obyvateľov, bol intenzívne konzultovaný so všetkými relevantnými subjektmi v oblasti dopravy a bol detailne prediskutovaný v 4 pracovných skupinách.

Všeobecné závery k predloženým pripomienkam:

- Väčšia časť pripomienok je súčasťou predloženého dokumentu, resp. širšie definovaných opatrení v ňom, prípadne je riešená v inej kapitole alebo popísaná inou slovnou interpretáciou (napr. pomenovanie zastávok na prestup).
- Konkrétne technické riešenia budú navrhnuté v rámci projektovej prípravy a v zmysle platnej legislatívy a aktuálnych potrieb obyvateľov. Stratégia vzhľadom na jej rozsah a komplexnosť nemôže niektoré opatrenia definovať v takej miere detailu, ako boli požadované v pripomienkach. Podrobnejšie popisy opatrení uvádzané v SRD predstavujú iba odporúčané možné riešenia, ktoré môžu dosiahnuť cieľ opatrenia.
- Uvedené časové horizonty predstavujú najneskoršie termíny, do ktorých by mali byť jednotlivé aktivity zrealizované. Ich realizácia bude závisieť od územných, technických a finančných možností obstarávateľa, čo nevylučuje aj skorší termín ukončenia danej aktivity.
- Aktualizácia dokumentu bola realizovaná s cieľom reflektovať a naplňovať iné nadradené dokumenty, napr. Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Košice, ktorý jasne zadefinoval ciele v oblasti ochrany životného prostredia.
- Filozofia návrhu bola čiastočne zadaná objednávateľom a vychádzala z dát, ktoré indikujú neželaný vývoj ako nárast počtu osobných automobilov, zvyšujúci sa príspevok mesta na dopravné služby, kontinuálne klesajúci počet cestujúcich v MHD, zvyšujúci sa počet cyklistov a pod.
- Návrh linkového vedenia v SRD je iba príklad, spracovaný bol primárne za účelom zadefinovania potrebných infraštruktúrnych opatrení vo vzťahu k systému verejnej osobnej dopravy. Podrobné riešenie linkového vedenia systému verejnej osobnej dopravy bude predmetom dokumentu Plán dopravnej obslužnosti.

Detailné vyjadrenie k predloženým pripomienkam:

František Beer, Myslavská 188, 040 16 Košice

- K bodu OP 10 VD 4: Návrh zmeny smeru jazdy v obratisku Grunt pre linku 72 vychádza práve z nevyhovujúceho stavu obratiska, ktorý je bližšie popísaný v kapitole B.2.1 časti „Aktualizácia dokumentu aktualizácie Stratégie rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice“. Predĺženie liniek 36 a 72 na zastávku Maša by znamenalo výrazné navýšenie jazdného výkonu súhrnne o 1194 km denne a tým pádom nákladov na prevádzku týchto liniek. Definitívne riešenie problému so zvýšenou akustickou záťažou v priestore obratiska by mohla priniesť realizácia opatrenia OP 17 VD 1, ktorej súčasťou bude sprevádzkovanie týchto liniek v elektrickej trakcii.
- K bodu OP R3: Konkrétny rozsah a technické riešenie rekonštrukcie cesty III/3403 vzhľadom na úroveň mierky dokumentu nie je predmetom SRD, ale bude predmetom samotnej prípravy projektovej dokumentácie.
- K bodu OP 1 OaU 3: Ulice spomínané sú iba príkladmi, v prípade schválenia aktualizácie dokumentu Mestským zastupiteľstvom, bude v rámci realizácie opatrenia možné posúdiť a zaradiť i ďalšie úseky ciest na základe podnetov obyvateľov.

Združenie na podporu ekologickej dopravy v Košiciach

- K bodom 1 a 2: SRD ráta s čo možno minimalistickým rozsahom napájacej infraštruktúry pre elektrifikáciu autobusovej dopravy a využitím vozidiel vybavených (aj) batériami. V prípade ak sa v rámci prípravy realizácie jednotlivých etáp preukáže potreba vybaviť ich výhybkami, križeniami alebo ďalšou infraštruktúrou v prospech zlepšenia kvantitatívnych a kvalitatívnych prevádzkových parametrov dotknutých liniek, SRD túto možnosť

nevyučuje. Konkrétny rozsah a technické riešenie navrhovaných opatrení vzhľadom na úroveň mierky dokumentu bude predmetom prípravy projektovej dokumentácie pre jednotlivé opatrenia.

- K bodu 3: Viaceré z vymenovaných zastávok (pomenované v zmysle aktuálneho skutkového stavu) sú predmetom opatrení OP 14 VD a OP 15 VD. Konkrétne technické riešenie ich úprav bude predmetom samotnej prípravy projektovej dokumentácie.

- K bodu 4: Časový horizont každého z opatrení je indikatívny časový údaj o období dokedy má byť opatrenie zrealizované, ktoré bolo navrhnuté na základe triezveho vyhodnotenia priority z hľadiska identifikovaných problémov, náročnosti prípravy a realizácie a ďalších faktorov, ktoré môžu vplývať na realizáciu. To nevyučuje možnosť realizácie ktoréhokoľvek opatrenia aj v skoršom období. Konkrétne trasovanie električkovej trate na Sídliisko Ťahanovce (OP 7 VD 5) je potrebné preskúmať v rámci predprojektovej prípravy vzhľadom na rôzne faktory, ktoré na to budú vplývať.

Juraj Tabiczký, Moravská 24, Košice

- K návrhu 1: Riešenie trasovania železničných tratí na území mesta nie je predmetom SRD, ale jestvujúcich nadradených strategických dokumentov Košického samosprávneho kraja a Slovenskej republiky z ktorých SRD vychádza. Súčasná poloha hlavnej stanice je z hľadiska dostupnosti veľmi výhodná a to ako z centra mesta, tak i zo širšieho okolia, ale je potrebné ju navrhovanými opatreniami v SRD (viď OP 12 VD) ešte zlepšiť. Pokiaľ vysokorýchlostná trať príde do Košíc od juhu, nie je z hľadiska ušetreného času zásadné, či sa jazda vlakov maximálnou rýchlosťou skončí v tesnej blízkosti stanice Košice alebo o jednotky kilometrov skôr.

-K návrhu 2: Prehodnotenie siete zberných miestnych komunikácií nebolo predmetom aktualizácie SRD. Predĺženie cesty (a výstavba električkovej trate) na Masarykovej ulici naprieč železnicou je súčasťou opatrení OP R4 a OP 7 VD.

Mlynský náhon, o. z., Gaštanová 9, 040 01 Košice

- K bodom 1, 2 a 3: Prehodnotenie siete zberných miestnych komunikácií nebolo predmetom aktualizácie SRD, vo vzťahu k nim sú však navrhované opatrenia na úpravu ich parametrov v prospech systému verejnej osobnej dopravy, cyklistickej a pešej dopravy, súčasťou SRD je tiež návrh koncepcie parkovacej politiky, ktorej realizácia taktiež prispeje k zmene mobility obyvateľstva v prospech iných druhov dopravy. Ich podrobnejšia aplikácia do praxe bude závislá od viacerých faktorov vrátane verejnej mienky.

- K bodu 4: Vzhľadom na rozsah, mierku a charakter SRD, navrhované opatrenia nie je možné zapracovať. Navrhované opatrenia je však možné realizovať nezávisle na SRD – či už v rámci pripomienkovania územnoplánovacej dokumentácie alebo pripomienkovaním plánu zimnej údržby.

- K bodu 5: V prípade významných území je uplatňovaný špecifický prístup vyžadovaný platnou legislatívou, relevantnými strategickými dokumentmi a v súlade s potrebami územia. Navrhovanie opatrení vo vzťahu k biokoridorom a biocentrám je veľmi závislé na faktoroch vyplývajúcich z konkrétnej lokality a jej vlastností, ako aj projekčnom riešení danej stavby, preto vzhľadom na rozsah, mierku a charakter SRD, navrhované opatrenia nie je možné zapracovať.

- K bodu 6: Vzhľadom na to, že aktualizácia Stratégie rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice je realizovaná s cieľom posilniť predovšetkým rozvoj udržateľných druhov mobility (verejná hromadná doprava, cyklistická doprava, pešia doprava a zdieľaná doprava), v súvislosti s jej implementáciou je potrebné očakávať najmä pozitívne priame aj nepriame vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľov, napr. ukladňovanie dopravy, znižovanie emisií z dopravy, zníženie dopravnej nehodovosti, zníženie negatívneho vplyvu dopravy na okolité prostredie, najmä obyvateľstvo bývajúce a pracujúce v blízkosti dopravných ťahov a podobne. Väčšina navrhovaných opatrení a aktivít je konkrétne zameraná na posilnenie starostlivosti o územie, na zlepšenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľstva. Prípadné negatívne vplyvy, ktoré sú spojené s realizáciou a prevádzkou dopravných stavieb (komunikácií pre peších a cyklistov), ako je zásah do krajiny, záber pôdy, zásah do biodiverzity a podobne, bude možné eliminovať, resp. dosiahnuť čiastkové zlepšenia v dopade na krajinu, ekosystém i človeka, vhodným plánovaním a realizáciou relevantných technických opatrení. Napĺňanie cieľov a opatrení, týkajúcich sa rozvojových aktivít v podobe konkrétnych investičných zámerov, bude podrobené posúdeniu vplyvov na životné prostredie (EIA) v zmysle platnej legislatívy pred ich povolením na základe vlastných projektov, čo prispeje k eliminácii prípadných rizík.

Občianske združenie LiKE – Máme radi Košice!

- K časti „Pešia infraštruktúra“: Väčšina navrhovaných zmien sú súčasťou skupiny opatrení OP 1 ND, OP 7 ND a OP 8 ND. Konkrétny rozsah a technické riešenie navrhovaných opatrení vzhľadom na úroveň mierky dokumentu bude predmetom prípravy projektovej dokumentácie pre jednotlivé opatrenia. Krátke úseky chýbajúcej, alebo chátrajúcej

pešej infraštruktúry vzhľadom na ich nízku finančnú náročnosť v porovnaní s rozsahom, mierkou a charakterom SRD, navrhované opatrenia nie je možné zapracovať.

- K časti „Cykloinfraštruktúra“: Navrhované zmeny sú súčasťou skupiny opatrení OP x ND, OP x OaU. Konkrétny rozsah a technické riešenie navrhovaných opatrení vzhľadom na úroveň mierky dokumentu bude predmetom prípravy projektovej dokumentácie pre jednotlivé opatrenia.

- K časti „Bezpečnosť chodcov“: Väčšina navrhovaných zmien sú súčasťou skupiny opatrení OP 8 ND, OP x OaU. Konkrétny rozsah a technické riešenie navrhovaných opatrení vzhľadom na úroveň mierky dokumentu bude predmetom prípravy projektovej dokumentácie pre jednotlivé opatrenia. Diagonálne prechody chodcov naprieč križovatkou platné technické (a právne) normy neumožňujú. Ulice uvedené v OP 1 OaU 3 sú príkladom, v rámci realizácie opatrenia je možné zaradiť aj ďalšie ulice vrátane ulíc na sídlisku Železníky alebo v MČ Západ.

- K časti „MHD“:

- Návrh linkového vedenia v SRD je iba príklad, spracovaný bol primárne za účelom zdefinovania potrebných infraštruktúrnych opatrení vo vzťahu k systému verejnej osobnej dopravy. Podrobné riešenie linkového vedenia systému verejnej osobnej dopravy bude predmetom dokumentu Plán dopravnej obslužnosti.

- Časový horizont každého z opatrení je indikatívny časový údaj o období dokedy má byť opatrenie zrealizované, ktoré je navrhnuté na základe triedneho vyhodnotenia priority z hľadiska identifikovaných problémov, náročnosti prípravy a realizácie a ďalších faktorov, ktoré môžu vplývať na realizáciu. To nevyklučuje možnosť realizácie ktoréhokoľvek opatrenia aj v skoršom období.

- Konkrétne trasovanie električkovej trate na Sídlisko Ťahanovce (OP 7 VD 5) je potrebné preskúmať v rámci predprojektovej prípravy vzhľadom na rôzne faktory, ktoré na to budú vplývať.

- Ideu električkovej trate do MČ Šaca spracovateľ SRD analyzoval a v kap. C.1.4.4. zhodnotil tak, že „(...) vzhľadom na výstavbu rýchlostnej cesty R2 a jestvujúcu zástavbu pri Lúčnej ulici celkom ľahko uskutočniteľné. S týmto predĺžením sa v návrhu linkového vedenia pre rok 2050 neuvažuje v tejto aktualizácii a linkové vedenie bude potrebné prehodnotiť v prípade predĺženia trate.“ Vzhľadom na časový rámec platnosti a relevantnosti SRD nebolo navrhnuté opatrenie pre túto električkovú trať.

- Ideu električkovej trate do MČ Krásna (a ďalej Východného mesta) spracovateľ SRD analyzoval a v kap. C.1.4.3. zhodnotil nasledovne: „Električkovú trať do Krásnej a Východného mesta a jej uvedenie do prevádzky možno očakávať až po roku 2050 a v návrhu linkového vedenia sa s ňou neráta.“ Vzhľadom na časový rámec platnosti a relevantnosti SRD nebolo navrhnuté opatrenie pre túto električkovú trať.

- SRD ráta s čo možno minimalistickým rozsahom napájacej infraštruktúry pre elektrifikáciu autobusovej dopravy a využitím vozidiel vybavených (aj) batériami. V prípade ak sa v rámci prípravy realizácie jednotlivých etáp preukáže potreba vybaviť ich výhybkami, kríženiami alebo ďalšou infraštruktúrou v prospech zlepšenia kvantitatívnych a kvalitatívnych prevádzkových parametrov dotknutých liniek, SRD túto možnosť nevyklučuje. Konkrétny rozsah a technické riešenie navrhovaných opatrení vzhľadom na úroveň mierky dokumentu bude predmetom prípravy projektovej dokumentácie pre jednotlivé opatrenia.

- Časový rozsah prevádzky systému preferencie vozidiel verejnej osobnej dopravy na križovatkách je závislé na konkrétnej lokalite, technickom riešení, intenzite dopravy a príslušnej legislatíve, preto vzhľadom na rozsah, mierku a charakter SRD, navrhované opatrenie nie je možné zapracovať. Skupina opatrení OP 9 VD nemá záväzne definované konkrétne križovatky, SRD iba navrhuje prioritizáciu niektorých úsekov na základe predchádzajúcich analýz.

- Dizajnmanuál zastávok môže byť súčasťou OP 7 ND 3. Správa a vlastníctvo jednotlivých zastávok neboli zo strany obstarávateľa ani spracovateľa vyhodnotené ako problém, ktorý by zásadne ovplyvňoval dopravu na strategickej úrovni, preto nebol v SRD posudzovaný.

- Výmena infraštruktúry pre tarifné vybavenie cestujúcich je súčasťou skupiny opatrení OP 4 VD.

- K časti „Buspruhy“: Navrhované úseky sú súčasťou opatrenia OP 9 VD 5. Konkrétny rozsah a technické riešenie navrhovaných opatrení vzhľadom na úroveň mierky dokumentu bude predmetom prípravy projektovej dokumentácie pre jednotlivé opatrenia.

- K časti „Pozemné komunikácie“:

- Chýbajúce cestné spojenie Zelenej stráne a Heringeša neboli zo strany obstarávateľa ani spracovateľa vyhodnotené ako problém, ktorý by zásadne ovplyvňoval dopravu na strategickej úrovni, preto nebol v SRD posudzovaný, je však súčasťou územnoplánovacích dokumentov. Ako potrebné bolo vyhodnotená realizácia súbežnej cyklistickej a pešej komunikácie (viď opatrenie OP 1 ND 20).

- Úprava cestného spojenia letiska na dnešnú cestu I/16 je súčasťou opatrenia OP R3 navrhovaného pôvodnou verziou SRD schválenej v roku 2016, ktoré boli do aktualizácie prevzaté bez zmien.

Karol Kuzma, Toryská 6, 040 11 Košice

Návrh linkového vedenia v SRD je iba príklad, spracovaný bol primárne za účelom zadefinovania potrebných infraštruktúrnych opatrení vo vzťahu k systému verejnej osobnej dopravy. Vychádza z návrhu linkového vedenia spracovaného v pôvodnej verzii SRD schválenej v roku 2016, pričom požiadavkou obstarávateľa pri aktualizácii bolo ho optimalizovať vo vzťahu k súčasnému stavu a možnostiam etapovitého rozvoja do navrhovaného stavu. Podrobné riešenie linkového vedenia systému verejnej osobnej dopravy však bude predmetom dokumentu Plán dopravnej obslužnosti, ktorý bude spracovaný na základe aktuálnejších a podrobnejších dát.“

Vyjadrenie okresného úradu:

Okresný úrad uvádza, že dôkladne preštudoval obsah zaslaného vyjadrenia od obstarávateľa k jednotlivým pripomienkam verejnosti a konštatuje, že je nad rámec jeho pôsobnosti stanovenej zákonom nariadiť obstarávateľovi, aby predložený strategický dokument prepracoval alebo doplnil o zaslané požiadavky, resp. požadované riešenia.

Okresný úrad koná v súlade s predmetom a rozsahom posudzovania vplyvov predložených strategických dokumentov podľa zákona. V zmysle § 3 písm. b) zákona posudzovanie vplyvov strategického dokumentu je zákonom stanovený postup, v priebehu ktorého sa hodnotia pravdepodobné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie vrátane vplyvov na zdravie ľudí.

Okresný úrad v rámci zisťovacieho konania posúdil návrh strategického dokumentu z hľadiska rozsahu strategického dokumentu, najmä jeho únosného zaťaženia a ochrany poskytovanej podľa osobitných predpisov, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, súladu so schválenou územno-plánovacou dokumentáciou a úrovne spracovania oznámenia o strategickom dokumente.

Okresný úrad pri konečnom rozhodovaní zvažoval a vyhodnocoval všetky písomné stanoviská a námietky dotknutých subjektov a verejnosti doručené v priebehu zisťovacieho konania.

Vo vzťahu k ďalšej realizácii navrhovaných činností uvedených v strategickom dokumente je potrebné zahrnúť do tohto dokumentu a zohľadniť nasledujúce podmienky:

- Posúdenie vplyvov plánovaného strategického dokumentu nenahrádza posudzovanie vplyvov navrhovaných činností uvedených v tretej časti zákona.
- Dodržať zásady využívania prírodných zdrojov, podmienok územia a celého životného prostredia, aby sa činnosťami v ňom neprekročilo únosné zaťaženie územia, aby sa vytvárala a udržiavala ekologická stabilita krajiny v rámci územného plánovania.
- Rešpektovať zásady všeobecnej ochrany prírody a krajiny podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.
- V prípade, že navrhovanými zmenami bude dochádzať aj k úbytku plochy zelene na dotknutom území, z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny požadujeme do výstupov predmetného dokumentu (záväzná časť) zadefinovať aj zásady a regulatívy pre výsadbu zelene resp. sprievodnej vzrastlej zelene a zelene s hygienicko – estetickou funkciou vo vzťahu k zachovaniu stability v urbanizovanej krajine dotvoreniu plôch zelene ako aj k vytvoreniu novej plochy zelene.
- Potrebné posúdiť vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom environmentálnych záťaží a overiť geologickým prieskumom životného prostredia.
- Dodržať pripomienky uvedené v stanoviskách dotknutých orgánov, z ktorých vyplynuli požiadavky, ktoré bude potrebné zohľadniť v ďalšom procese konania o schválení strategického dokumentu podľa osobitných predpisov :
- Stanovisko Ministerstva dopravy a výstavby SR listom č. 33190/2022/SSD/80390 zo dňa 02.08.2022, tak ako je uvedené v bode č. 8 tohto rozhodnutia.
- Stanovisko Železnice SR listom č. 13079/2022/O210-21 zo dňa 20.07.2022, tak ako je uvedené v bode č. 9 tohto rozhodnutia.
- Stanovisko Mestská časť Košice – Juh listom č. 5603/2045/2022/RRaBP, Há zo dňa 08.08.2022, tak ako je uvedené v bode č. 10 tohto rozhodnutia.

Predmetné pripomienky budú sledované jednotlivými dotknutými orgánmi v ďalšom stupni prípravy a povoľovania jednotlivých navrhovaných činností v rámci schváleného strategického dokumentu. Niektoré pripomienky sú všeobecné, ktoré vyplývajú z noriem a právnych predpisov SR, resp. sa vzťahujú k prípadným navrhovaným činnostiam nie k strategickému dokumentu. Niektoré pripomienky súvisia so schvaľovacím procesom predmetného strategického dokumentu.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú väčšie, ako sa uvádza v oznámení o strategickom dokumente, je ten, kto činnosť vykonáva povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v oznámení o strategickom dokumente a v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Na základe vyššie uvedeného s prihliadnutím na § 7 ods. 4 zákona pri použití kritérií pre zisťovacie konanie podľa prílohy č. B, ako aj skutočnosti, že žiadna u vyššie uvedených pripomienok nepoukázala na priamy alebo nepriamy nepriaznivý vplyv predmetného návrhu strategického dokumentu na životné prostredie resp. zdravie obyvateľstva, okresný úrad rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

V prípade ak budú navrhnuté činnosti podliehať posudzovaniu vplyvov na životné prostredie, posúdiť tieto činnosti v súlade so zákonom.

Podľa § 7 ods. 7 zákona dotknutá obec bezodkladne informuje o tomto rozhodnutí verejnou spôsobom v mieste obvyklým.

Poučenie

Zisťovacie konanie sa nevykonáva podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, a preto sa voči nemu nemožno odvolať. Toto rozhodnutie možno preskúmať súdom.

JUDr. Henrieta Halászová
vedúca odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Sufix: 10113

Doručuje sa

Mesto Košice, referát žp a energetiky, Trieda SNP 48A , 040 11 Košice-Západ, Slovenská republika
Mesto Košice, Trieda SNP 48A , 040 11 Košice-Západ, Slovenská republika
Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Košiciach, Požiarnická , 040 01 Košice - mestská časť Juh, Slovenská republika
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Košice, Ipeľská, KE 1/1, 040 11 Košice, Slovenská republika
Okresný úrad Košice, OSZP3, Komenského 0/52, 041 26 Košice, Slovenská republika
Krajský pamiatkový úrad Košice, Hlavná , 040 01 Košice, Slovenská republika
Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody , 811 06 Bratislava, Slovenská republika
Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, Slovenská republika
Okresný úrad Košice, odbor dopravy a pozemných komunikácií, Komenského 0/52, 041 26 Košice, Slovenská republika
Košický samosprávny kraj Úrad Košického samosprávneho kraja odbor školstva, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Juh (OVM), Smetanova , 040 01 Košice, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Krásna, Opátska 18, 040 18 Košice - mestská časť Krásna, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Džungľa, Člnková 27, 040 01 Košice - mestská časť Džungľa, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Barca, Abovská 1/32, 040 17 Košice-Barca, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Kavečany, Široká 400/17A, 040 01 Košice, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Nad Jazerom, Poludníková 1454/7, 040 12 Košice-Nad Jazerom, Slovenská republika

MESTSKÁ ČASŤ KOŠICE - MYSLAVA, Pod Horou 470/22, 040 16 Košice-Myslava, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Lorinčík, Lorinčík 15, 040 11 Košice-Lorinčík, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Sídliisko KVP, Trieda KVP 3132/1, 040 23 Košice-Sídliisko KVP, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Staré mesto, Hviezdoslavova 7, 040 34 Košice - mestská časť Staré Mesto, Slovenská republika
Mestská časť Košice-Šaca, Železiarenská 9, 040 15 Košice - mestská časť Šaca, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Západ (OVM), Trieda SNP 800/39, 040 11 Košice, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Vyšné Opátske, Nižná Úvrať 1308, 040 01 Košice - mestská časť Vyšné Opátske, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Ťahanovce, Ťahanovská 1995, 040 13 Košice-Ťahanovce, Slovenská republika
Mestská časť Košice-Dargovských hrdinov, Povstania Českého Ľudu 941/1, 040 22 Košice-Dargovských hrdinov, Slovenská republika
Mestská časť Košice-Poľov, Dolina 2, 040 15 Košice - mestská časť Poľov, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Pereš, Krompašská 953/54, 040 11 Košice - mestská časť Pereš, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Sever, Festivalové námestie, KE 2269, 040 01 Košice, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Šebastovce, Podbeľová 80, 040 17 Košice, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Košická Nová Ves, Mliečna 1, 040 14 Košice, Slovenská republika
Mestská časť Košice - Luník IX, Krčmeryho , 040 11 Košice-Luník IX, Slovenská republika
Mestská časť Košice – sídlisko Ťahanovce, Americká trieda , 040 01 Košice, Slovenská republika
Obec Budimír, Budimír 19, 044 43 Budimír, Slovenská republika
Obec Družstevná pri Hornáde (OVM), Hlavná 137, 044 31 Družstevná pri Hornáde, Slovenská republika
Obec Haniska, Bajzova 14, 080 01 Haniska, Slovenská republika
Obec Kokšov-Bakša, Kokšov - Bakša 178, 044 13 Kokšov-Bakša, Slovenská republika
Obec Košická Belá, Košická Belá 54, 044 65 Košická Belá, Slovenská republika
Obec Košická Polianka, Košická Polianka 122, 044 41 Košická Polianka, Slovenská republika
Obec Košické Olšany, Košické Olšany 118, 044 42 Rozhanovce, Slovenská republika
Obec Malá Ida, Hlavná 11, 044 20 Malá Ida, Slovenská republika
Obec Nižný Klátov (OVM), Hlavná 1, 044 12 Nižný Klátov, Slovenská republika
Obec Vyšný Klátov, Vyšný Klátov 131, 044 12 Vyšný Klátov, Slovenská republika
Obec Hrašovík, Hrašovík 36, 044 42 Hrašovík, Slovenská republika
Obec Sady nad Torysou (OVM), Syster 189, 044 41 Sady nad Torysou, Slovenská republika
Obec Seňa (OVM), Abovská 200, 044 58 Seňa, Slovenská republika
Obec Bočiar, Bočiar , 044 57 Bočiar, Slovenská republika
Obec Sokol'any, Sokol'any 193, 044 57 Sokol'any, Slovenská republika
Obec Vyšná Hutka, Vyšná Hutka , 040 18 Vyšná Hutka, Slovenská republika
Obec Sokol', Kostolianska 159/10, 044 31 Sokol', Slovenská republika
OBEC VALALIKY, III 63, 044 13 Valaliky, Slovenská republika
Obec Baška, Baška 71, 040 16 Baška, Slovenská republika
Obec Veľká Ida, Kaštieľ 42, 044 55 Veľká Ida, Slovenská republika
Obec Šemša (OVM), Šemša 116, 044 21 Šemša, Slovenská republika
Obec Beniakovce, Beniakovce 44, 044 42 Beniakovce, Slovenská republika
Obec Nižná Hutka, Ortášska 85/8, 040 18 Nižná Hutka, Slovenská republika